Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 109 del 12 maggio 2010 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 12 maggio 2010** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

N. 87

COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni concernenti il Programma delle infrastrutture strategiche.





SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA





DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Nuova linea metropolitana M4 - Tratta Sforza Policlinico-Linate (CUP B41I07000120005). Approvazione progetto definitivo e finanziamento. (Deliberazione n. 99/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61;

VISTA legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP) e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE") e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante l' "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli



insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, che, all'art. 7, comma 3, per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano autorizza la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, quale cofinanziamento delle politiche a favore del trasporto pubblico;

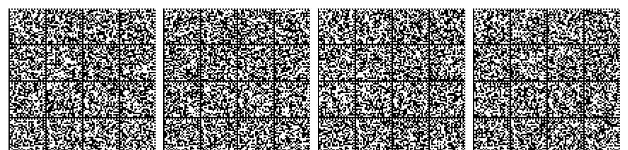
VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", che all'art. 6-quinquies istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

VISTO il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visto, in particolare, l'articolo 18, che, tra l'altro, demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, l'assegnazione, fra l'altro, di una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle regioni del Centro-Nord, e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il "Primo Programma delle opere strategiche" che include la voce "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub portuali", cui viene ricondotta la linea M4 di Milano" con un costo complessivo di 910 milioni di euro";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai



fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il Primo Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), all'allegato 2 conferma, alla voce "Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub portuali", la nuova linea metropolitana M4 "tratta Sforza Policlinico - Linate";

VISTA la delibera 1 agosto 2008, n. 70 (G.U. n. 57/2009), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della nuova linea metropolitana M4 "Tratta Sforza Policlinico-Linate" fissando in 910 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento e individuando nel Comune di Milano il soggetto aggiudicatore;

VISTA la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 3 (G.U. n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha altresì preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;



VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota 26 ottobre 2009, n. 42314 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno, per la prossima seduta del CIPE, dell'opera in esame;

VISTA la nota 2 novembre 2009, n. 43342, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria e i relativi allegati";

VISTA la nota 3 novembre 2009, n. 0043527, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso il parere formulato dall'Unità tecnica finanza di progetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul Piano economico finanziario dell'opera in questione;

VISTA la nota 6 novembre 2009 n. 113720 del Ministero dell'economia e delle finanze, consegnata nella seduta odierna, con la quale viene rappresentata l'opportunità di approfondire la questione relativa all'applicazione dell'IVA sul costo dell'opera in esame;

CONSIDERATO che l'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro stipulata in data 11 aprile 2003 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia;

CONSIDERATO che l'opera è altresì inserita nel Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 31 luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano;

CONSIDERATO che il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, all'art. 6, detta disposizioni in merito al riparto e assegnazioni dei finanziamenti pubblici statali previsti dall'art. 14, comma 1, del decreto legge 26 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

CONSIDERATO che, nella seduta del 26 giugno 2009, questo Comitato, sulla base delle assegnazioni disposte a favore del Fondo infrastrutture con le proprie delibere n. 112/2008 e n. 3/2009, ha quantificato le risorse allocabili rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno, riportando in apposito quadro programmatorio l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura;



CONSIDERATO che l'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF), su cui la Conferenza Unificata e le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge, riporta, alla tabella 11, il quadro programmatorio di cui sopra:

- esprimendo le stesse voci e le stesse finalità di detto quadro e recando esclusivamente alcuni scostamenti, in parte dovuti a provvedimenti di legge e in parte riconducibili al più ampio respiro strategico dell'Allegato medesimo;
- confermando la destinazione complessiva di 451 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture per il parziale finanziamento della voce denominata "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4", cui è riconducibile l'intervento in esame;

CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, questo Comitato ha, tra l'altro, approvato limitate modifiche al quadro programmatorio sopra citato, senza peraltro modificare la predetta destinazione di 451 milioni di euro complessivamente destinati alla voce "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4";

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

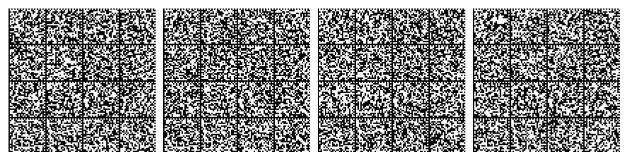
RILEVATO altresì in seduta l'accordo degli altri Ministri e Sottosegretari presenti;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che, come esposto con delibera 1 agosto 2008, n. 70, con la quale è stato approvato il progetto preliminare della prima tratta della linea M4, l'opera rientra in un disegno generale inteso alla realizzazione di nuove infrastrutture su ferro idonee ad assicurare uno sviluppo territoriale ambientalmente sostenibile dell'area di Milano, limitando il ricorso al mezzo di trasporto individuale;
- che la linea M4 costituisce un collegamento diametrale tra due zone periferiche della città (a ovest Lorenteggio e a est Linate), attualmente non servite da linee di forza, collegandole con alcune importanti aree del centro città (Università, Policlinico, Tribunale) e costituendo, ai terminali, punti di interscambio per le direttrici provenienti dall'hinterland;
- che la lunghezza della tratta fra le stazioni Sforza Policlinico e Linate Aeroporto è di 7.669 metri e comprende 8 stazioni, che si aggiungono alle 13 stazioni della prima tratta funzionale per uno sviluppo complessivo di 14.207 metri e 21 stazioni;

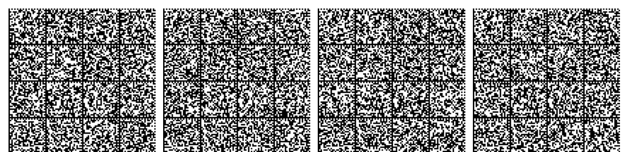


- che il Comune di Milano, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 7 maggio 2009, n. PG356150, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre Amministrazioni interessate il progetto definitivo dell'intervento e che detto Comune ha provveduto, il 25 stesso mese, a trasmettere il progetto agli Enti gestori delle interferenze;
- che in data 7 luglio 2009 il Comune di Milano ha provveduto a far pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "l'Avvenire" e "Il Giornale" e che non sono pervenute osservazioni da parte dei privati entro i termini previsti;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indetto, in data 15 luglio 2009, la Conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006, con la partecipazione dei soggetti interessati, che hanno espresso parere favorevole con prescrizioni e/o osservazioni;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, con nota 15 luglio 2009, n. 9481, ha trasmesso il proprio parere favorevole con prescrizioni;
- che la Regione Lombardia, con delibera 15 luglio 2009, ha formulato parere favorevole sul progetto definitivo della nuova linea metropolitana M4 "Tratta Sforza Policlinico - Linate aeroporto" ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006, condizionato al recepimento di proposte e prescrizioni;
- che con nota n. 76384 del 30 luglio 2009, la Direzione Generale dei Sistemi di trasporto a impianto fisso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere favorevole con prescrizioni, espresso con il voto n. 418/L.O. reso nell'adunanza del 28 luglio 2009, dalla Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969, sulla "Tratta Sforza Policlinico - Linate" sotto il profilo tecnico e ha altresì espresso parere favorevole con voto n. 422/LO nell'adunanza del 15 ottobre 2009 sotto il profilo economico;
- che il progetto include l'attestazione del progettista in merito alla rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;

▪ che la relazione dà conto degli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;

▪ che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo in questione;

▪ che l'Unità tecnica di finanza e di progetto ha espresso il proprio parere favorevole sul Piano economico finanziario, relativo all'intera linea M4 da Lorenteggio a Linate e sottolinea la necessità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisca le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera;



sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore è confermato nel Comune di Milano;
- che per la realizzazione della linea è previsto il ricorso ad una Società mista pubblico/privata da costituirsi tra il Comune e i privati offerenti le migliori condizioni per l'apporto alla stessa Società;
- che, secondo il cronoprogramma riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 63 mesi complessivi per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio con presumibile entrata in esercizio entro il 2014, in tempo utile per l'EXPO 2015;
- che il codice unico di progetto assegnato all'opera è B41I07000120005
- che la "distribuzione annuale dei costi" evidenzia che oltre il 90 per cento del costo stesso verrà sostenuto nel periodo successivo al 2010;

sotto l'aspetto finanziario

- che il costo dell'opera è pari a 910 milioni di euro;
- che la copertura finanziaria dell'opera risulta così assicurata:
  - 546 milioni di euro da parte dello Stato;
  - 91 milioni di euro da parte del Comune di Milano;
  - 273 milioni di euro da parte di privati;
- che, per quanto riguarda il contributo dello Stato:
  - il costo della progettazione definitiva, pari a 9,9 milioni di euro, è stato già disposto con delibera n. 70/2008 a carico dei fondi previsti dall'art. 7, comma 3, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159 che destina detti fondi al "Sistema ferroviario metropolitano di Milano" quale cofinanziamento delle politiche a favore del trasporto pubblico;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede per la realizzazione dell'intervento l'assegnazione di 56,13 milioni di euro a valere sul 15 per cento delle risorse finanziarie previste dal Fondo infrastrutture, di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008;
  - che lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a completamento della quota statale di copertura finanziaria dell'opera, propone, sulla base degli esiti della riunione del 25 maggio 2009 del Tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovra-regionali, di utilizzare i 480 milioni di euro già destinati alla linea metropolitana M6 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008,



- che il Comune di Milano, con nota del 23 settembre 2009, ha proposto a proprio carico un importo pari a 91 milioni di euro, segnalando che detto finanziamento trova copertura nel bilancio di previsione approvato con Delibera di Consiglio Comunale;
- che vengono estese le modalità esecutive già approvate per la prima tratta, consistenti nella costituzione di una società mista pubblico – privata, che avrà in concessione dal Comune di Milano la costruzione e gestione della linea stessa per una durata di 30 anni e che la quota in carico ai privati, in particolare, è di 273 milioni di euro inclusa della relativa quota dell'IVA;
- che il predetto costo di 910 milioni di euro è comprensivo dell'IVA calcolata al 10 per cento;

D E L I B E R A

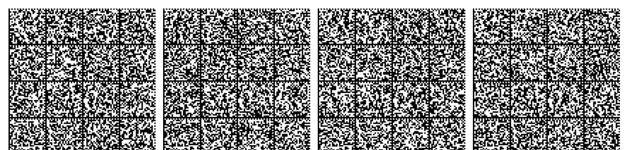
1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell' articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo "Linea metropolitana M4 - Lotto 2 - Sforza Policlinico-Linate" comprensivo del programma di risoluzione delle interferenze. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 L'importo di 910 milioni di euro, pari al costo aggiornato dell'opera, è comprensivo dell'IVA calcolata al 10 per cento e costituisce il limite di spesa della tratta in esame

1.3 Le prescrizioni e le raccomandazioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.4 Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono indicati nella parte 1^ dell'allegato 2 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella parte 2^ del predetto allegato 2.



2 Assegnazione finanziamento

2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta l'assegnazione di un finanziamento di 56,13 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture, e più specificamente a carico della quota del 15 per cento destinata a favore del Centro-Nord. Tale importo rappresenta il tetto massimo del finanziamento a carico del Fondo infrastrutture e, nell'ambito di tale importo, l'entità del contributo effettivamente erogato sarà determinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento delle finanze in relazione all'esito delle verifiche effettuate circa la prospettata applicazione dell'IVA anche con riferimento alla quota di apporto da parte dei privati. Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicherà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica l'entità definitiva del contributo come sopra determinato, fermo restando che l'eventuale eccedenza rispetto all'importo assegnato di 56,13 milioni rientrerà nelle disponibilità del Fondo infrastrutture.

2.2 L'efficacia dell'assegnazione di cui al precedente punto 2.1 resta condizionata all'emanazione di un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, che modifichi il quadro finanziario allegato al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, nella parte in cui riserva alla linea metropolitana M6 i citati 480 milioni di euro, che si vogliono destinare all'intervento in esame, o la minor somma che risulti necessaria a seguito delle verifiche di cui al punto precedente.

2.3 Il finanziamento sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS.

2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale, provvederà a trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE), l'atto attestante la costituzione della società pubblico-privata di cui in premessa, ove si confermi tra l'altro l'entità dell'apporto finanziario da parte dei privati, nonché a specificare alla medesima Presidenza (DIPE) le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera.

3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.



Resta fermo che - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario/contraente generale, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

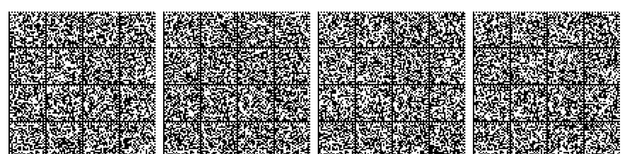
3.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 6 novembre 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 23 aprile 2010
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 12



ALLEGATO *1*

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

1) Per le stazioni di interscambio San Babila, Forlanini F.S. e Dateo, non sono state ancora effettuate scelte definitive sulla tipologia delle finiture da utilizzarsi, pertanto dovranno essere oggetto di studi approfonditi durante lo sviluppo del progetto esecutivo e dovranno tenersi in debita considerazione la segnaletica ed il sistema di comunicazione al pubblico.

2) Gli eventuali collegamenti viabilistici e ciclabili per la connessione degli abitati di Segrate e di Peschiera Borromeo con l'aerostazione dovranno considerare le previsioni di riorganizzazione dell'area antistante l'aeroporto e della SP 15 B Paullese, non ancora definite.

3) Le sezioni di galleria, con particolare riferimento a quella scavata con lo scudo meccanizzato, sono dimensionate per ospitare la linea di contatto a terza rotaia. L'eventuale adozione della linea aerea di contatto comporta un adeguamento della sezione delle gallerie, il cui progetto dovrà eventualmente essere nuovamente presentato.

4) Relativamente al Posto Centrale di controllo previsto nella prima tratta funzionale, dovranno essere fornite, in fase di progetto esecutivo, indicazioni adeguate sull' HW e sul SW al fine di consentire la gestione anche della nuova tratta.

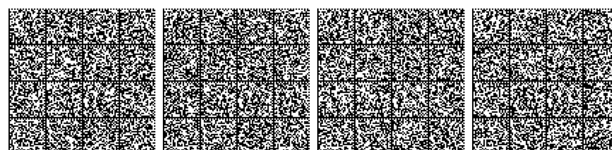
5) Si prescrive che a valle dell'individuazione della tecnologia di sistema dovrà essere presentata la parte progettuale connessa al sistema stesso.

6) Ai fini dell'evacuazione, in caso d'incendio nelle stazioni di interscambio della Linea M4 i percorsi di sfollamento non devono utilizzare collegamenti appartenenti alle linee interscambiate.

7) Dovranno essere fornite informazioni in merito ai sistemi adottati per compartimentare i percorsi di interscambio della linea M4 con altre infrastrutture di trasporto.

8) Su entrambe le banchine della Stazione Dateo devono essere previste uscite di sicurezza che consentono di uscire direttamente al piano campagna senza scendere al piano atrio.

9) Per quanto riguarda l'impianto di ventilazione, dovranno essere forniti al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, tutti gli elementi di valutazione tecnica quando verrà individuata la tecnologia di sistema.

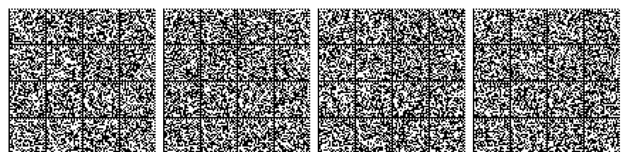


10) L'impianto antincendio è previsto ad acqua nebulizzata, poiché tale tecnologia non è stata ancora utilizzata in Italia per impianti di metropolitane, la proposta sarà oggetto di esame e valutazione puntuale da parte del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, il quale si esprimerà anche sulla base dei risultati di simulazioni realizzate con modelli matematici e sul parere che i VV.F esprimeranno in merito. Inoltre, per detto impianto dovrà essere presentato uno studio teorico con modelli matematici da confermare con sperimentazione in campo.

11) Per quanto attiene ai consolidamenti, nelle successive fasi progettuali sarà opportuno effettuare per i fabbricati interessati dagli interventi, lo studio di dettaglio dell'interazione terreno-struttura al fine di confermare o meno la necessità di interventi previsti e di precisarne il dimensionamento. Sarà inoltre opportuno calibrare in corso d'opera i modelli di previsione adottati in termini di volume perso e ampiezza del bacino di subsidenza attraverso i primi dati di monitoraggio disponibili allo scopo di affinare le analisi di rischio condotte. In quest'ottica deve essere prevista nel tratto iniziale di scavo un'intensificazione delle stazioni di rilievo topografico in superficie (campo prova) così da consentire la verifica delle previsioni progettuali in un'area poco sensibile agli effetti di subsidenza. Si sottolinea pertanto l'importanza della redazione di un programma di monitoraggio adeguato che permetta di correlare la risposta deformativa del terreno al comportamento degli edifici e di valutare l'adeguatezza degli interventi di presidio previsti o da prevedersi.

12) Nell'area del manufatto Augusto e della Stazione 5. Babila - Corso Europa, interessati rispettivamente da resti di un abitato di età romana e, nell'ambito di un'articolata stratigrafia, da una necropoli di età imperiale romana, e da livelli antropici sino ad epoca post-mediavale, in base ai risultati conseguiti nell'ambito dei saggi archeologici preliminari concordati con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, si conferma la necessità che i lavori per la realizzazione della stazione siano preceduti da indagini archeologiche preventive, ai sensi dell'art. 28, comma 4, del D.Lgs n. 42/2004 e s.m.i., che potranno consistere in una semplice ma capillare assistenza archeologica alle escavazioni a cielo aperto od in uno scavo archeologico stratigrafico, in tutte le aree dove la stratigrafia si presenti ancora consistente e ben conservata;

13) Nelle restanti parti dalla tratta sarà necessaria comunque l'assistenza archeologica in corso d'opera di tutti gli scavi a cielo aperto al fine di poter adottare, qualora venissero in luce presenze archeologiche, adeguate misure di tutela anche, se del caso, previo mirate indagini di scavo. Sia l'assistenza in corso d'opera sia gli scavi archeologici preventivi dovranno essere affidati ad operatori archeologici specializzati che opereranno sotto la direzione tecnico-scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia;



14) Per quanto concerne il monumento di Largo Augusto, tutte le operazioni di spostamento dovranno essere oggetto di un apposito e dettagliato progetto che andrà presentato alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano, valutando l'opportunità, per la salvaguardia del monumento stesso, di opere preliminari di preconsolidamento o restauro;

15) Il progetto esecutivo delle soluzioni di sistemazione degli esterni, con particolare riguardo dei corpi di fabbrica (es. ascensori, scale, ecc.), delle griglia e delle pavimentazioni dovrà essere concordato nel dettaglio con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano;

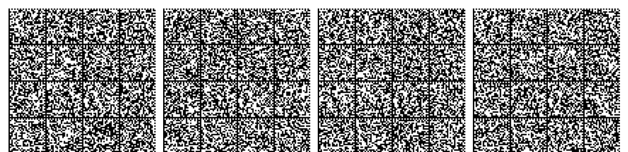
16) Per le valutazioni inerenti gli aspetti vegetazionali, è stata inoltrata copia del progetto al Corpo Forestale dello Stato: dovranno essere rispettate tutte le indicazioni che tale Ente vorrà esprimere e di cui si è ancora in attesa.

17) Si prescrive che in sede di progettazione esecutiva vengano determinate le soluzioni tecniche che il Comando Logistico dell'Esercito dovrà trasmettere alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le verifiche di ottemperanza. Altresì dovrà essere inviata alla Struttura Tecnica di Missione specifica Convenzione tra le parti interessate, per le verifiche di ottemperanza.

18) Si prescrive che il soggetto aggiudicatore, in sede di progetto esecutivo si assuma l'onere del rispetto delle prescrizioni che l'ENAC trasmetterà. La Struttura Tecnica di Missione, avrà il compito di verificare, previa opportuna istruttoria, che le prescrizioni dell'ENAC, recepite dal soggetto aggiudicatore, non siano ostative all'esecuzione della linea di metropolitana. L'esito della suddetta istruttoria verrà trasmessa al CIPE, e nel caso in cui la verifica risultasse negativa, il progetto definivo della tratta della linea limitrofa alla stazione di Linate, venga nuovamente proposta all'approvazione del CIPE.

19) Nella fase di progettazione esecutiva delle finiture delle stazioni Dateo e Forlanini FS, la segnaletica prevista dovrà essere coordinata e integrata da indicazioni specifiche dedicate ai servizi ferroviari, adottando sistemi analoghi a quelli in uso nelle attigue stazioni FS e Passante (monitor, pannelli con orari, cartografie dei servizi suburbani e regionali) e prevedendo anche l'inserimento di distributori automatici di biglietti ferroviari.

20) Per garantire l'ottimizzazione dei layout funzionali delle stazioni, l'adozione di un sistema di comunicazione, di informazione e di Utilities integrato ai viaggiatori, in particolare di quelli che interscambiano con la ferrovia, si richiede che il soggetto proponente, nelle successive fasi progettuali, attivi un Tavolo tecnico con Regione Lombardia e con gli ulteriori soggetti interessati responsabili alla programmazione dei servizi ed alla gestione delle reti di trasporto pubblico.



21) Il Tavolo tecnico sopra indicato dovrà sviluppare adeguatamente il tema dell'accessibilità all'aerostazione dai comuni di Peschiera Borromeo e Segrate in termini di programmazione e ridisegno delle linee di trasporto pubblico di superficie nonché di nuovi eventuali collegamenti viabilistici e ciclabili. Dovrà inoltre valutare la disponibilità di stalli per il TPL in corrispondenza del terminale di Linate.

22) Per migliorare l'accessibilità e l'interscambio con la linea M1 della fermata M4 di S. Babila, il soggetto proponente dovrà, contestualmente alla fase realizzativa dell'intervento, verificare con il gestore dell'infrastruttura la possibilità di una diversa delimitazione del centro commerciale presente nel mezzanino M1.

23) La funzionalità della stazione di Linate dovrà essere migliorata con la previsione di una connessione diretta, tramite realizzazione di specifico manufatto, tra l'uscita M4 lato partenze e arrivi e il fabbricato dell'aerostazione. Qualora questo obiettivo non sia percorribile, dovranno comunque essere individuati percorsi protetti e agevoli per i viaggiatori.

24) Al fine di promuovere lo sviluppo della mobilità ciclabile, in accordo con i criteri di cui alla LR 7/2009 le sistemazioni superficiali delle stazioni, in particolare di Dateo e Forlanini FS, dovranno essere integrate con l'individuazione di un numero adeguato di stalli per le biciclette e degli spazi che potranno essere destinati allo sviluppo del sistema di bike sharing. Si richiede inoltre di garantire l'accessibilità ciclabile alle banchine per tutte le fermate.

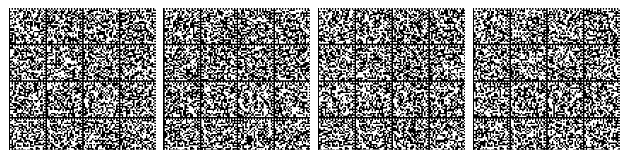
25) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovrà essere ulteriormente sviluppato il tema dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, secondo le raccomandazioni già contenute nel progetto definitivo. Per il trasporto pubblico andranno assicurate adeguate condizioni di esercizio e di sicurezza per tutta la durata dei lavori.

26) Il Comune di Milano dovrà provvedere affinchè il progetto del Tunnel stradale dall'area di Expo Milano 2015 a Linate sia sviluppato in maniera coordinata e coerente con quello della linea M4 al fine di risolvere le interferenze tra le due infrastrutture.

27) Dovranno essere adottate tutte le misure necessarie a garantire condizioni di sicurezza per le captazioni idropotabili e la tutela dello stato quali-quantitativo della falda.

28) Nel caso in cui le zone di rispetto dei pozzi pubblici appartenenti alla centrale dell'acquedotto di zona piazza Napoli siano interessate dal tracciato, il recepimento di quanto disposto dalla DGR 10/4/2003 n. VII/12693 dovrà essere esteso anche a tali opere di captazione.

29) Dovrà essere effettuato il controllo e monitoraggio delle acque di falda in modo da verificare l'eventuale presenza di sostanze utilizzate nelle varie fasi di lavorazione, con particolare riferimento agli ambiti in cui il tracciato interferisce con le fasce di rispetto dei pozzi pubblici e privati.



30) Nell'elenco dei parametri monitorati dovrà essere aggiunto il parametro "idrocarburi disciolti". Tale elenco potrà essere integrato in fase esecutiva sulla base delle specifiche dei materiali che saranno utilizzati per perforazioni, pali di consolidamento ecc.

31) Dovrà redigersi l'elenco dei piezometri (completo di codice SIF, coordinate geografiche e caratteristiche tecniche) che costituiranno la rete di monitoraggio, scelti secondo i seguenti criteri:
    - previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico per ogni cantiere e per ogni stazione a cielo aperto. Nel caso in cui presso tali aree esistano pozzi a scopo potabile o per produzione alimentare fenestrati in corrispondenza della prima falda acquifera occorrerà individuare un terzo piezometro tra l'opera e detti pozzi;
    - previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico lungo la tratta ad intervalli di circa 1 Km.

32) Dovrà effettuarsi il monitoraggio ante operam che definisca la qualità delle acque sotterranee di riferimento.

33) Dovranno individuarsi i valori soglia di allarme e azioni conseguenti, onde evitare il raggiungimento di superamenti dei limiti di legge.

34) Dovranno essere previste rilevazioni fonometriche post operam dei livelli di rumore ai recettori prodotti dalle prese d'aria e dagli impianti di ventilazione, con particolare riferimento alle situazioni potenzialmente più critiche per la vicinanza di ricettori. L'individuazione dei punti e delle modalità per i rilievi fonometrici post operam dovrà essere sottoposta alla valutazione di ARPA e del Comune di Milano. Dovrà essere prodotta e inviata ad ARPA una relazione sull'esito dei rilievi fonometrici, riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti, l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione che risultassero, a seguito delle misure, necessari e dei tempi della loro attuazione.

35) Ai fini della mitigazione dell'impatto vibrazionale, dovrà essere completata la valutazione dell'efficacia delle misure costruttive prima della posa dell'armamento, mediante una stima previsionale più accurata e un'analisi dei risultati di opportune rilevazioni da effettuarsi dopo la realizzazione delle gallerie. Questo per consentirne l'efficace dimensionamento.

36) Prima dell'entrata in esercizio della linea, dovrà essere predisposto il programma di monitoraggio post operam delle vibrazioni, secondo specifiche modalità da concordarsi con ARPA. Si ravvisa l'utilità che tale programma di monitoraggio post operam sia definito nel dettaglio utilizzando anche l'informazione ottenuta dai rilievi di vibrazioni previsti dopo la realizzazione delle gallerie e prima della posa dell'armamento per la verifica delle modellizzazioni previsionali dei livelli di vibrazioni.



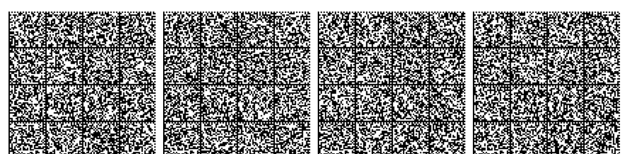
37) Dovrà essere predisposta ed inviata ad ARPA, al termine del monitoraggio, una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di vibrazioni rilevati e le valutazioni circa la compatibilità di questi con la sensibilità dei recettori.

38) Nella prevista fase di verifica delle previsioni modellistiche prima della posa dell'armamento, le misure di vibrazioni e l'analisi dei dati, da riportare in apposita relazione, dovranno considerare anche i parametri relativi alla percezione. L'armamento dovrà essere dimensionato efficacemente per il contenimento delle vibrazioni al di sotto della soglia di percezione.

39) Il soggetto attuatore dovrà assicurare, chiunque sia il gestore della linea, uno standard di manutenzione di qualità sufficientemente elevato per evitare che fenomeni di degrado e usura comportino incrementi dei livelli di vibrazioni che provochino disturbo.

40) Dovrà definirsi nel dettaglio in accordo con ARPA (per quanto riguarda le valutazioni relative al posizionamento dei punti di misura, della durata dei rilievi e dei parametri da valutare), il Piano di Monitoraggio della componente con adeguato anticipo rispetto all'inizio dei lavori. Per quanto riguarda la fase di cantiere, che è peraltro la fase critica dal punto di vista degli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà presentare, anche in una fase successiva a quella attuale, ma comunque precedente all'avvio dei lavori, un piano di monitoraggio che comprenda almeno:
    - l'individuazione delle aree interessate dall'attività di cantiere;
    - l'individuazione di recettori sensibili nelle suddette aree;
    - un'analisi delle fonti di emissione presenti (lavorazioni impattanti, mezzi di trasporto e di cantiere, movimentazione di materiali ecc.) con loro localizzazione e, quando pertinente,caratterizzazione ;
    - il cronoprogramma delle attività di cantiere;
    - l'individuazione degli inquinanti da monitorare (certamente il particolato aerodisperso come PM10 e PTS, ma eventualmente anche IPA e NOx);
    - la definizione della durata delle misure, sufficiente a dare significatività ai dati raccolti;
    - l'individuazione dei siti di misura;
    - la definizione di metodi e strumenti di misura e, eventualmente, di analisi.

    Dovranno anche essere chiaramente definite le procedure e le modalità di gestione che saranno messe in atto al fine di limitare al massimo la dispersione degli inquinanti emessi e quindi l'impatto delle aree e attività di cantiere sulle zone circostanti.



Il suddetto piano dovrà essere sottoposto ad ARPA e i risultati del monitoraggio di volta in volta presentati e discussi nell'opportuna sede per una loro valutazione.

41) In caso di attraversamento di aree contaminate dovranno essere attivate le procedure previste dalla norma ed effettuate specifiche verifiche che prevedano la caratterizzazione delle terre scavate in relazione alla destinazione finale delle medesime (riutilizzo o discarica).

42) Nel caso in cui parte dei quantitativi di terre da scavo trovassero diversa destinazione dal conferimento in discarica, sarà necessario presentare il progetto scavi ai sensi dell'art. 186 del D.lgs 4/2008, nel quale dovrà essere specificata la presenza dei requisiti di tale materiale per la destinazione prescelta, prevedendo quindi un piano di caratterizzazione qualitativa del medesimo con indicazione delle metodiche analitiche e delle modalità di campionamento (almeno 1 campione ogni 1000 me) come da norme UNI 10082.

43) Per il riutilizzo in altro sito e in particolare per ripristini ambientali in ambiti di cava, il materiale dovrà avere una concentrazione di contaminanti inferiore alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e smi e soddisfare altresì i requisiti previsti dalla lettera f) dell'art. 186 del D.Lgs. 4/2008 e dall'art. 5 del DM 5/2/98 così come modificato dal DM 186/2008 e dall’art. 8-ter della L. 13/2008 di conversione in legge del D.L. 208/2008. In sostanza le terre da scavo devono, oltre a possedere i requisiti di cui all'art. 186 sopra citato, non costituire peggioramento per il sito di destinazione che dovrà essere caratterizzato a tale fine.

44) Si dovrà procedere a una caratterizzazione preliminare del terreno di imposta del cantiere, previo l'eventuale scotico del suolo o del primo strato di riporto.

45) Dovrà dettagliarsi la gestione dei materiali di scotico, anche alla luce di un eventuale loro riutilizzo in fase di ripristino dell'area.

46) Dovrà essere garantita l'osservanza delle prescrizioni già formulate sul progetto preliminare e da attribuirsi alle successive fasi di progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera, come evidenziate alla Tab. 1 del precedente capitolo 3.

47) In generale si ritiene necessario definire e concordare con ARPA preliminarmente ai lavori un piano di monitoraggio più dettagliato che tenga conto della tipologia e durata di attività previste di cantiere, della distanza dai recettori, dell'impatto dei *mezzi* sulla strada e della correlazione con altri eventuali cantieri attività rumorose in zona.

48) Si richiede infine che il Comune di Milano attivi il tavolo di confronto con la Regione, la Provincia, i Comuni di Peschiera Borromeo e Segrate e gli altri soggetti interessati che dovrà accompagnare le prossime fasi di progettazione e realizzazione dell'intervento, tavolo finalizzato alla gestione coordinata degli impatti, legati in particolare alla fase di cantiere, e delle eventuali emergenze che ne derivassero.



49) Si prescrive la realizzazione di un capolinea infrastrutturato delle linee di trasporto pubblico locale intercomunale (provenienti da via Mecenate, ad oggi ubicato presso i "Tre Ponti") che potrebbe trovare posizionamento sulla carreggiata sud di viale Forlanini presso la nuova fermata M4 "Quartiere Forlanini", con una capacità di due stalli per autobus da 12 metri;

50) Si prescrive una sistemazione superficiale, in termini di fruibilità pedonale, che agevoli l'interscambio pedonale tra la fermata M4 "Quartiere Forlanini" e il capolinea del trasporto pubblico su gomma intercomunale e le fermate tranviarie;

51) Si prescrive di tenere in debito conto per le tecniche e modalità costruttive i vincoli aeronautici in corrispondenza dell'aeroporto di Linate;

52) Si prescrive di realizzare una viabilità di accesso/uscita dal cantiere di Linate che non interferisca con la viabilità aeroportuale;

53) Si prescrive di prevedere, se del caso, le indagini e le opere relative alla bonifica bellica dell'area interessata ai lavori nel sedime aeroportuale di Linate.

54) Si prescrive di realizzare la connessione dal mezzanino della stazione al Terminal aeroportuale con un percorso sotterraneo attrezzato con marciapiedi mobili fino all'interno del fabbricato stesso, evitando per contro uscite all'aperto (se non Uscite di Sicurezza) sull'anello viario antistante il Terminal.

55) Si prescrive di prevedere che l'onere per la demolizione e la ricostruzione del parcheggio sia a carico del soggetto aggiudicatore, così come i costi per la "riprotezione" dei posti auto durante il periodo di cantiere, nonché tutti i costi derivanti da eventuali altre penalizzazioni.

56) Si prescrive che le interferenze con gli impianti di Snam Rete Gas S.p.A., vengano regolamentati mediante una apposita e specifica convenzione tra il soggetto aggiudicatore e Snam Rete Gas. Detta convenzione dovrà esaustivamente determinare le modalità dei lavori da eseguire con specifiche tempistiche e certezza dei costi.

57) Si prescrive che le interferenze con gli impianti di Telecom Italia, vengano regolamentati mediante una apposita e specifica convenzione tra il soggetto aggiudicatore e Telecom Italia. Detta convenzione dovrà esaustivamente determinare le modalità dei lavori da eseguire con specifiche tempistiche e certezza dei costi.

58) La soluzione delle interferenze con le reti esistenti di S.I.I. della Città di Milano gestito da Metropolitana Milanese S.I.I., dovrà garantire la funzionalità delle stesse e rispettare gli standard del S.I.I. quanto a dimensioni e caratteristiche dei materiali; il dettaglio delle risoluzioni dovrà essere definito con i tecnici delle due aree (Acquedotto e Acque Reflue) e tradotto in un progetto esecutivo. Gli oneri relativi alla risoluzione delle suddette interferenze saranno a carico dell'intervento.

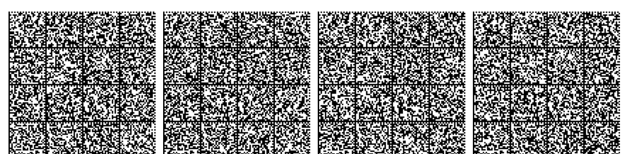


59) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 7° specie (BP):

- distanziare almeno m. 1 dai fabbricati e dalle proprietà private;
- avere una profondità di posa di almeno m. 1 in sede di carreggiata e almeno m. 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m. 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m. 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distanziare dalle alberature almeno m. 2.50;
- distanziare da altri sottoservizi sia in attraversamento che in parallelismo almeno m. 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo;
- non dovranno essere posate nell'ingombro planoaltimetrico dei condotti fognari e o polifore, ne sopra o sotto ad altri sottoservizi;
- dovranno risultare interrate e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas.

60) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 4° specie (MP):

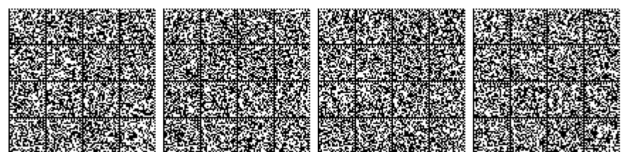
- distanziare almeno m. 2 dai fabbricati;
- avere una profondità di posa di almeno m. 1 in sede di carreggiata e almeno m. 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m. 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m. 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distanziare dalle alberature almeno m. 2.50;
- distanziare da altri sottoservizi non in pressione (quali fognature/polifore/cunicoli ecc.) sia in attraversamento che in parallelismo più di m. 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo altrimenti dovranno essere provviste di un controtubo che in caso di sottopasso dovrà essere prolungato di almeno m. 3 per ogni lato oltre la proiezione del servizio stesso; in caso di sovrappasso dovrà invece essere prolungato almeno m.1 per parte;



- non dovranno essere posate nell'ingombro planoaltimetrico dei condotti fognali e o polifore, nè sopra o sotto ad altri sottoservizi;
- dovranno risultare interrate e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas;
- gli interventi di modifica delle reti dovranno essere eseguiti nel periodo estivo.

61) Si prescrive che le interferenze delle opere con le linee tranviarie e auto filoviarie di superficie, richiederanno adeguata assistenza per disalimentazioni, per l'eventuale spostamento degli impianti trazione elettrica e dei pali di sostegno. Pertanto dovranno essere concordate le azioni più opportune al fine di garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto, tranne nei casi in cui è prevista l'interruzione dell'esercizio tranviario. La definizione delle opere necessarie e delle posizioni dei punti necessari per il mantenimento dell'esercizio saranno comunque definiti in sede di progetto esecutivo.

62) Si prescrive che tutte le spese per spostamento dei pali degli impianti TE interferenti, nonché dei sottoservizi interferenti rimarranno a carico del soggetto aggiudicatore. L'intervento ATM sarà di assistenza, ad esempio per disalimentazioni e messe in sicurezza della linea aerea di contatto e cavi a 600Vc.c., propedeutiche ai lavori che verranno eseguiti in tutte le località interferenti con le linee di superficie. Nel caso di esecuzione dei lavori da parte di ATM con proprie maestranze o proprie ditte, verranno opportunamente regolamentati con il soggetto aggiudicatore.



PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

63) Si raccomanda che l'accessibilità ciclabile sia resa possibile dai vani ascensore adeguatamente dimensionati in tutte le stazioni della linea metropolitana.

64) Si raccomanda che in fase costruttiva del terminale di Linate della linea metropolitana, il Comune di Milano definisca in via esaustiva gli approfondimenti in merito ai parcheggi per il traffico privato.

65) Si raccomanda di effettuare le opportune verifiche di fattibilità del collegamento ferroviario che non hanno avuto un seguito a livello progettuale.

66) Si raccomanda che il tavolo di coordinamento tra Comune di Milano, la Regione, la Provincia di Milano e i Comuni di Segrate e Peschiera Borromeo, definisca in maniera esaustiva l'ottimizzazione dell'inserimento urbanistico, territoriale ed ambientale, in occasione della progettazione esecutiva.

67) Si raccomanda di non precludere in futuro la realizzazione di stazioni intermedie nel tratto Q.re Forlanini - Linate, in considerazione della notevole distanza interstazionale di circa *3* km, in tal caso sarebbe conveniente prevedere adeguate predisposizioni al fine di non creare in futuro false spese.

68) Si raccomanda di prevedere a Linate non il cantiere base di tutta la linea, ma solo il cantiere delle opere relative alla stazione.

69) Si raccomanda, in sede di progettazione esecutiva, di limitare la durata del cantiere a Linate ad un massimo di 24 mesi per quanto riguarda le opere esterne compresa la copertura della stazione e rendere contestualmente libera ed agibile tutta l'area destinata a parcheggio autovetture.

70) Si raccomanda, in sede di progettazione esecutiva, di occupare nei 24 mesi dei lavori non più del 50% dell'area dell'attuale parcheggio di Linate, permettendo l'utilizzo del restante 50%.

71) Si raccomanda di sviluppare, in sede di progettazione esecutiva, il tema dell'accessibilità all'aerostazione dal Comune di Peschiera Borromeo.

72) Si raccomanda di ipotizzare, in sede di progettazione esecutiva, la strutturazione di un collegamento di Trasporto Pubblico su gomma efficace, che consenta l'apporto diretto dell'utenza alla stazione di capolinea "Linate - Aeroporto" in grado di soddisfare adeguatamente le esigenze locali e di risultare competitivo rispetto al mezzo privato.

73) Si raccomanda di valutare, in sede di progettazione esecutiva, la portata di un collegamento di trasporto pubblico su gomma che, interessando l'ambito comunale di Peschiera Borromeo, consenta di "mettere a sistema" il nuovo capolinea della M4 a Linate -Aeroporto, con il capolinea della M3 di San Donato.

74) Si raccomanda di sviluppare, in sede di progettazione esecutiva, il tema

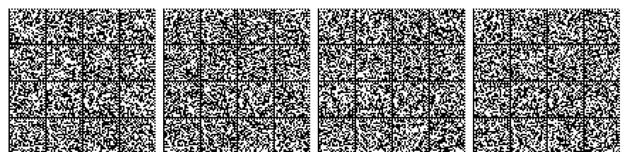


dell'accessibilità ciclabile alla nuova stazione di capolinea della M4 unitamente alle ipotesi di interconnessione con l'attuale rete delle ciclovie di Peschiera Borromeo, prevedendo altresì la creazione di un interscambio bici/ferro.

75) Si raccomanda che il soggetto aggiudicatore, prima della stesura del progetto esecutivo, contatti A2A Reti Gas - PRO per poter condividere le scelte progettuali al fine di risolvere le singole interferenze, nel rispetto delle normative vigenti. In particolare nel tratto di v.le Forlanini, in corrispondenza di via Cavriana, occorrerà eseguire una verifica puntuale al fine di garantire le condizioni di distribuzione della rete gas cittadina esistente. Per la risoluzione delle interferenze il soggetto aggiudicatore dovrà effettuare richiesta di preventivo agli uffici commerciali di A2A Reti Gas prima della realizzazione dell'opera. In fase di cantierizzazione, il soggetto aggiudicatore, dovrà contattare l'ufficio Coordinamento Scavi che tramite il Pronto Intervento segnalerà direttamente sul posto il percorso delle reti di bassa e media pressione.

76) Le tavole trasmesse relative alla sistemazione sottoservizi da n° AK-0352 a AK0369, non riportano correttamente le interferenze, già segnalate in fase di coordinamento del progetto preliminare, con gli esistenti cavi di alimentazione filotranviaria a 600Vcc e con i cavi di centralizzazione semaforica di ATM. In particolare si evidenzia che in alcune tavole i cavi non sono indicati nella corretta posizione, in altre non sono indicati affatto; è stato pertanto eseguito il ricoordinamento aggiornato ad oggi delle aree di intervento affinchè vengano adeguate e corrette da MM le tavole di sistemazione sottoservizi. In ogni caso si conferma la necessità di distinguere i cavi alimentati a 600 Vcc dai cavi ATM-TLC per la centralizzazione semaforica, attualmente indicati con la stessa simbologia e caratteristiche nella legenda degli elaborati progettuali suddetti. Per ciascuna località dovranno essere concordate le azioni più opportune per lo spostamento o il sostegno dei cavi e la realizzazione delle opere civili nelle condizioni più soddisfacenti per il cantiere M4 e, allo stesso tempo, garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto.

77) Si raccomanda di valutare che, lungo tutto il percorso della tratta metropolitana linea M4, sia possibile la posa di un cavo ottico da utilizzare per future esigenze di espletamento di servizi di telecomunicazione anche e per conto del Servizio Pubblico della RAI Radiotelevisione Italiana.



ALLEGATO *2*

PARTE 1^ – INTERFERENZE

CANTIERIZZAZIONE	
AK – 0191	Cantierizzazione – da inizio lotto alla stazione Dateo
AK – 0192	Cantierizzazione – dalla stazione Dateo alla stazione Q.re Forlanini
AK – 0193	Cantierizzazione – dalla stazione Q.re Forlanini (esclusa) alla stazione Linate
AK – 0194	Lay out cantiere logistico di Linate
AK – 0195	Stazione San Babila – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0196	Stazione Tricolore – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0197	Stazione Dateo – Galleria dei Mille – Galleria Plebisciti – fasi di lavoro e viabilità provvisoria – parte 1 di 3
AK – 0198	Stazione Dateo – Galleria dei Mille – Galleria Plebisciti – fasi di lavoro e viabilità provvisoria – parte 2 di 3
AK – 0199	Stazione Dateo – Galleria dei Mille – Galleria Plebisciti – fasi di lavoro e viabilità provvisoria – parte 3 di 3
AK – 0200	Stazione Susa e manufatto Argonne – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0201	Stazione Argonne – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0202	Stazione Q.re Forlanini e manufatto Gatto – fasi di lavoro e viabilità provvisoria – parte 1 di 2
AK – 0203	Stazione Q.re Forlanini e manufatto Gatto – fasi di lavoro e viabilità provvisoria – parte 2 di 2
AK – 0204	Manufatto Augusto – lotto 1 – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0205	Manufatto Augusto – lotto 2 – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AK – 0206	Manufatto Indipendenza – fasi di lavoro e viabilità provvisoria



SOTTOSERVIZI	
AK – 0351	Tavola dei condotti
AK – 0352	Sistemazione sottoservizi – Stazione San Babila – tav. 1/2
AK – 0353	Sistemazione sottoservizi – Stazione San Babila – tav. 2/2
AK – 0354	Sistemazione sottoservizi – Stazione Tricolore
AK – 0355	Sistemazione sottoservizi – Stazione Dateo – da Via Castel Morrone a Corso Plebisciti, 13 – tav. 1/3
AK – 0356	Sistemazione sottoservizi – Stazione Dateo – da Via Castel Morrone a Corso Plebisciti, 13 – tav. 2/3
AK – 0357	Sistemazione sottoservizi – Stazione Dateo – da Via Castel Morrone a Corso Plebisciti, 13 – tav. 3/3
AK – 0358	Sistemazione sottoservizi – Stazione Susa e manufatto Argonne – tav. 1/2
AK – 0359	Sistemazione sottoservizi – Stazione Susa e manufatto Argonne – tav. 2/2
AK – 0360	Sistemazione sottoservizi – Stazione Argonne
AK – 0361	Sistemazione sottoservizi – Stazione Forlanini FS
AK – 0362	Sistemazione sottoservizi – Stazione Q.re Forlanini
AK – 0364	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Augusto
AK – 0365	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Vivaio
AK – 0366	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Indipendenza
AK – 0367	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Gozzi
AK – 0368	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Sereni
AK – 0369	Sistemazione sottoservizi – Manufatto Gatto



PARTE 2^ – ESPROPRI

AK – 0075	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni – Quadro d'unione – Comuni di Milano – Peschiera Borromeo – Segrate
AK – 0076	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 1/6 – Comune di Milano
AK – 0077	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 2/6 – Comune di Milano
AK – 0078	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 3/6 – Comune di Milano
AK – 0079	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 4/6 – Comune di Milano
AK – 0080	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 5/6 – Comune di Milano
AK – 0081	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 6/6 – Comune di Milano
AK – 0082	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni – Comune di Peschiera Borromeo
AK – 0083	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni – Comune di Segrate
AK – 0084	Piano particolareggiato di esproprio – Elenco ditte catastali – Relazione e stima – Comuni di Milano – Peschiera Borromeo – Segrate



ALLEGATO *3*

Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, Comune e concessionario

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, del concessionario, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta della esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e concessionario – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;



- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A05363





DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Nuova linea metropolitana M5 - Tratta Garibaldi - S. Siro (CUP J81H02000000001). Approvazione progetto definitivo e finanziamento. (Deliberazione n. 100/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61;

VISTA legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE") e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione;



- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", che all'art. 6-quinquies istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

VISTO il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visto, in particolare, l'articolo 18, che, tra l'altro, demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l'altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle regioni del Centro-Nord, e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito dei "Sistemi urbani", l'intervento "Monza metropolitana";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle ° infrastrutture strategiche;



VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

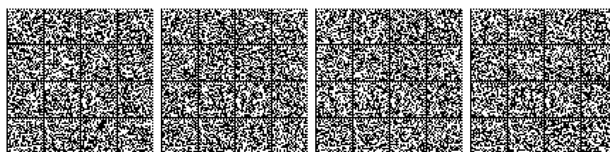
VISTA la delibera 20 luglio 2007, n. 67 (G.U. n. 26/2008), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo della "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi – Bignami", prendendo tra l'altro atto che il Comune di Milano, ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109, aveva aggiudicato – con determinazione 17 maggio 2006, n. 131, del Direttore centrale ambiente e mobilità – la concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della prima tratta "Garibaldi – Bignami", all'A.T.I. Astaldi S.p.A. mandataria ed altri, la quale aveva costituito, ex art. 37 *quinquies* di detta legge, la società di progetto "Metro S.p.A", e che detta Società aveva stipulato apposito contratto di concessione, il 14 giugno 2006, con il Comune di Milano, per disciplinare la concessione di cui sopra;

VISTA la delibera 1 agosto 2008, n. 71 (G.U. n. 52/2009), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - San Siro" fissando in di 657,052 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento e individuando nel Comune di Milano il soggetto aggiudicatore;

VISTA la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (G.U. n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha, altresì, preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;



VISTO il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTE le note 26 ottobre 2009, n. 42314 e 2 novembre 2009, n. 43342, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno, per la prossima seduta del CIPE, dell'opera in esame, trasmettendo la relazione istruttoria e i relativi allegati, e 3 novembre 2009, n. 43527, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso il parere formulato dall'Unità tecnica finanza di progetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul Piano economico finanziario dell'opera;

VISTA la nota 6 novembre 2009 n. 113720 del Ministero dell'economia e delle finanze, consegnata nella seduta odierna, con la quale viene rappresentata l'opportunità di approfondire la questione relativa all'applicazione dell'IVA sul costo dell'opera in esame;

CONSIDERATO che l'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro stipulata in data 11 aprile 2003 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia;

CONSIDERATO che l'opera è, altresì, inserita nel Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 31 luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano;

CONSIDERATO che, nella seduta del 26 giugno 2009, questo Comitato, sulla base delle assegnazioni disposte a favore del Fondo infrastrutture con le proprie delibere n. 112/2008 e n. 3/2009, ha quantificato le risorse allocabili rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno, riportando in apposito quadro programmatorio l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura;

CONSIDERATO che l'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF), su cui la Conferenza Unificata e le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge, riporta, alla tabella 11, il quadro programmatorio di cui sopra:

- esprimendo le stesse voci e le stesse finalità di detto quadro e recando esclusivamente alcuni scostamenti, in parte dovuti a provvedimenti di legge e in parte riconducibili al più ampio respiro strategico dell'Allegato medesimo;
- confermando la destinazione complessiva di 451 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture per il parziale finanziamento della voce "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4", cui è riconducibile l'intervento in esame;



CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, questo Comitato ha, tra l'altro, approvato limitate modifiche al quadro programmatorio sopra citato, senza peraltro modificare la predetta destinazione di 451 milioni di euro complessivamente destinati alla voce "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4";

CONSIDERATO che il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, all'art. 6, detta disposizioni in merito al riparto e assegnazioni dei finanziamenti pubblici statali previsti dall'art. 14, comma 1, del decreto legge 26 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

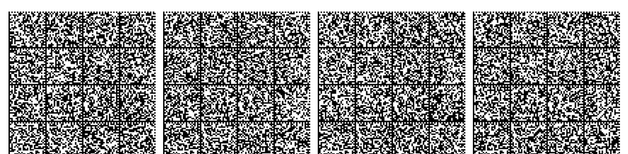
RILEVATO in seduta l'accordo degli altri Ministri e Sottosegretari presenti;

P R E N D E A T T O

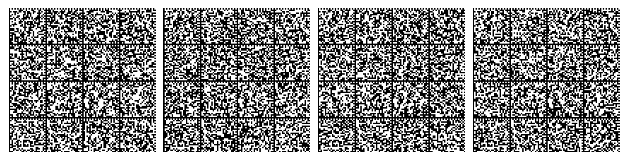
delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che, come esposto con delibera 1 agosto 2008, n. 71, l'opera rappresenta il prolungamento ad ovest della linea M5 Bignami - Garibaldi e come tale presenta le medesime caratteristiche tecniche e prestazionali di una metropolitana leggera sotterranea ad automatismo integrale, dotata di "rimessa convogli" in prossimità del capolinea di San Siro e di dieci stazioni;
- che la tratta Garibaldi - San Siro – destinata a servire il quadrante nord-occidentale di Milano, caratterizzato da un'elevatissima densità insediativa ed abitativa e dalla presenza delle più importanti polarità urbane – rappresenta per la città una vera innovazione, essendo la prima linea che non attraversa il centro città e che, per oltre la metà, ha andamento trasversale lungo una direttrice non fornita di un valido servizio di trasporto pubblico, con notevoli potenzialità di recupero di quote di domanda di detto servizio;
- che l'assegnazione dell'EXPO 2015 a Milano e il completamento, nel 2014, del Piano integrato di intervento CityLife giustificano l'impegno di avviare i lavori della nuova tratta prima che siano conclusi quelli relativi alla prima tratta Garibaldi - Bignami, in modo da disporre, per l'Esposizione universale, dell'intera linea M5 da Bignami a San Siro;
- che in data 20 maggio 2009, con nota n. PG390008 il Comune di Milano, in qualità di Soggetto aggiudicatore, ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle altre Amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze;
- che in data 25 giugno 2009 il Comune di Milano ha provveduto a far pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Giorno";



- che il Ministero istruttore ha indetto, in data 16 luglio 2009, la Conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006, con la partecipazione dei soggetti interessati, che hanno espresso parere favorevole con prescrizioni e/o osservazioni;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, con nota 15 luglio 2009, n. 9482, ha trasmesso il proprio parere favorevole con prescrizioni;
- che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta Regionale n. VIII/09846 15 luglio 2009, ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo della "nuova linea metropolitana M5, tratta Garibaldi FS - San Siro", ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006;
- che con nota n. 76379 del 30 luglio 2009, la Direzione Generale dei Sistemi di trasporto a impianto fisso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere favorevole con prescrizioni, espresso con il voto n. 417/L.O. reso nell'adunanza del 28 luglio 2009, dalla Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969, sulla tratta "Garibaldi – San Siro" sotto il profilo tecnico e ha altresì espresso parere favorevole con voto n. 423/LO nell'adunanza del 15 ottobre 2009 sotto il profilo economico;
- che il progetto include l'attestazione del progettista in merito alla rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;
- che la relazione istruttoria dà conto degli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo in questione;
- che l'Unità tecnica di finanza e di progetto ha espresso il proprio parere favorevole sul Piano economico finanziario, relativo alla linea M5, sulla tratta Garibaldi FS – San Siro e sottolinea la necessità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisca le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera;



sotto l’aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore è confermato nel Comune di Milano;
- che per la realizzazione della linea, verranno estese le modalità esecutive già approvate per la prima tratta “Garibaldi – Bignami”, dove opera in *project financing* un gruppo di costruttori;
- che, secondo il cronoprogramma riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 62 mesi complessivi per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio;
- che la “distribuzione annuale dei costi” evidenzia che oltre il 90 per cento del costo stesso verrà sostenuto nel periodo successivo al 2010;

sotto l’aspetto finanziario

- che il costo dell’opera rispetto al progetto preliminare approvato da questo Comitato con delibera n. 71/2008 (657 milioni di euro) si è incrementato di circa 124,85 milioni di euro, a seguito di modifiche progettuali derivanti anche dalle prescrizioni dettate da questo Comitato sul progetto preliminare (spostamento stazioni, allungamento linea, miglioramento degli interscambi, ecc.), come dettagliatamente illustrato nella relazione istruttoria, ed è ora pari a 781,8 milioni di euro, IVA inclusa;
- che, per quanto riguarda il contributo dello Stato:
  - l’importo pari a 6 milioni di euro per la progettazione definitiva dell’opera, è stato già posto con delibera n. 71/2008 a carico dei fondi previsti dall’art. 7, comma 3, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159 che destina detti fondi al “sistema ferroviario metropolitano di Milano” quale cofinanziamento delle politiche a favore del trasporto pubblico;
  - il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede l’assegnazione di 385,00 milioni di euro a valere sul 15 per cento destinato al Centro – Nord delle risorse finanziarie previste dal Fondo infrastrutture, di cui all’ art. 6 *quinquies* della citata legge n. 133/2008 per la realizzazione dell’intervento;
- che il predetto contributo pubblico complessivo di 385,00 milioni di euro è comprensivo dell’IVA calcolata al 10 per cento;
- che il Comune di Milano, con nota del 23 settembre 2009, sì è impegnato a finanziare l’opera per un importo pari a 83,00 milioni di euro, così come risulta dal bilancio di previsione;
- che il finanziamento a carico di soggetti privati è previsto in 307,85 milioni di euro.



D E L I B E R A

1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell' articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della tratta Garibaldi - San Siro, comprensivo del programma di risoluzione delle interferenze. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

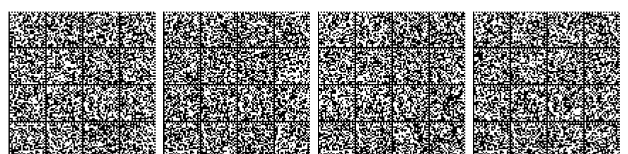
1.2 L'importo di 781,85 milioni di euro – pari al costo aggiornato dell'opera, come quantificato nel quadro economico sintetizzato nella precedente "presa d'atto" è comprensivo dell'IVA calcolata al 10 per cento – costituisce il "limite di spesa" del progetto.

1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non potere dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono indicati nella parte 1^ dell'allegato 2 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella parte 2^ del predetto allegato 2.

2 Assegnazione finanziamento

2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta l'assegnazione di un finanziamento di 385,00 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture e più specificamente a carico della quota del 15 per cento destinata a favore del Centro - Nord. Tale importo rappresenta il tetto massimo del finanziamento a carico del Fondo infrastrutture e, nell'ambito di tale importo, l'entità del contributo effettivamente erogato sarà determinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento delle finanze in relazione all'esito delle verifiche effettuate circa la prospettata applicazione dell'IVA. Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente



delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicherà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica l'entità definitiva del contributo come sopra determinato, fermo restando che una eventuale eccedenza rispetto all'importo assegnato di 385,00 milioni di euro rientrerà nella disponibilità del Fondo infrastrutture.

2.2 Il finanziamento sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS.

2.3 L'efficacia dell'assegnazione di cui al precedente punto 2.1 resta condizionata alla sottoscrizione, da parte del soggetto aggiudicatore, del contratto di concessione, che verrà stipulato all'esito di procedura di gara ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, articoli 143 e seguenti.

2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale, provvederà a specificare al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera.

3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.



3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario/contraente generale, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

3.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa

Roma, 6 novembre 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 23 aprile 2010
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 13



ALLEGATO *1*

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

1) Per quanto riguarda lo schema di funzionamento dell'impianto di ventilazione delle gallerie in caso di emergenza, come già espresso dal Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, per la tratta approvata, poiché le scelte adottate differiscono da quelle tradizionalmente utilizzate, e quindi sperimentate, nelle metropolitane, lo stesso sarà oggetto di esame e valutazione puntuale da parte della commissione di sicurezza, la quale si esprimerà anche sulla base dei risultati di simulazioni realizzate con modelli matematici e sul parere che i VV.F. esprimeranno in merito; nello specifico, dovranno essere date opportune garanzie relativamente al livello di sicurezza offerto dalle soluzioni adottate per compartimentare, in caso di incendio, i corridoi di collegamento delle stazioni della M5 con altri siti.

2) L'impianto antincendio previsto è del tipo ad acqua nebulizzata; poiché tale tecnologia non è stata ancora utilizzata in Italia per impianti di metropolitane, la proposta sarà oggetto di esame e valutazione puntuale da parte del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, la quale si esprimerà anche sulla base dei risultati di simulazioni realizzate con modelli matematici e sul parere che i VV.F. esprimeranno in merito. Inoltre, per detto impianto dovrà essere presentato uno studio teorico con modelli matematici da confermare con sperimentazione in campo.

3) Nel progetto in questione sono previsti treni a 4 casse, mentre per la tratta approvata della M5 sono previsti treni inizialmente a 3 casse; appare necessario verificare che il sistema automatico consenta la marcia simultanea di treni di diversa lunghezza.

4) Anche nel progetto del presente prolungamento, come in quello della tratta già approvata, è prevista una rimessa temporanea, in attesa del deposito definitivo previsto con gli ulteriori prolungamenti; si ritiene opportuno valutare la possibilità di prevedere fin da ora un'unica rimessa per le due tratte al fine di eliminare delle false spese; inoltre non è stato presentato uno studio del tipo di esercizio previsto e, considerando che trattasi di impianto totalmente automatico, risulta necessario dimostrare che la soluzione di ricoverare i treni in diversi siti non influisca negativamente sull'esercizio stesso.

5) In base agli elementi sinora a conoscenza, la tratta in questione presenta un basso rischio archeologico e, pertanto, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e smi, tutti i lavori di scavo a cielo aperto dovranno essere svolti con assistenza archeologica eseguita da operatori specializzati sotto la direzione



tecnico-scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia. Qualora emergessero, nel corso dei lavori, resti di interesse archeologico, saranno adottate tutte le conseguenti misure di tutela, ai sensi della normativa vigente, anche, se del caso, previe mirate indagini di scavo.

6) Il progetto esecutivo delle soluzioni di sistemazione degli esterni, con particolare riguardo dei corpi di fabbrica (es. ascensori, scale, ecc.), delle griglie e delle pavimentazioni dovrà essere concordato nel dettaglio con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano.

7) Per le valutazioni inerenti gli aspetti vegetazionali, si dovranno rispettare tutte le indicazioni che il Corpo Forestale dello Stato esprimerà nel corso dei lavori.

8) Dovrà essere effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell' Amministrazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito "LOMBARDIA".

9) Per garantire l'ottimizzazione dei layout funzionali delle stazioni, l'adozione di un sistema di comunicazione, di informazione e di Utilities integrato ai viaggiatori, in particolare di quelli che interscambiano con la ferrovia, si richiede che il soggetto proponente, nelle successive fasi progettuali, attivi un Tavolo tecnico con Regione Lombardia e con gli ulteriori soggetti interessati responsabili alla programmazione dei servizi ed alla gestione delle reti di trasporto pubblico.

10) Al fine di promuovere lo sviluppo della mobilità ciclabile, in accordo con i criteri di cui alla L.R. 7/2009, le sistemazioni superficiali delle stazioni, in particolare di Domodossola FNM, dovranno essere integrate con l'individuazione di un numero adeguato di stalli per le biciclette e degli spazi che potranno essere destinati allo sviluppo del sistema di bike sharing. Si richiede inoltre di garantire l'accessibilità ciclabile alle banchine per tutte le fermate.

11) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovrà essere ulteriormente sviluppato il tema dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, secondo le raccomandazioni già contenute nel progetto definitivo. Per il trasporto pubblico andranno assicurate adeguate condizioni di esercizio e di sicurezza per tutta la durata dei lavori.

12) Nelle diverse fasi di cantierizzazione della stazione Domodossola FNM e delle gallerie gemelle, scavate a foro cieco tradizionale, che sottopassano la linea ferroviaria, il soggetto attuatore dovrà garantire la massima collaborazione con FERROVIENORD al fine di assicurare, per tutta la durata dei lavori, adeguati livelli di sicurezza ai passeggeri ed evitare penalizzazioni e/o interruzioni all'esercizio ferroviario.

13) Successivi gradi di progettazione dovranno approfondire sia le modalità realizzative dell'interferenza con FERROVIENORD, con particolare riferimento alla fase di demolizione delle paratie, sia il funzionamento a regime della stessa (vibrazioni, ecc.).



14) Il Comune di Milano dovrà provvedere affinchè il progetto del Tunnel stradale dall'area di Expo Milano 2015 a Linate sia sviluppato in maniera coordinata e coerente con quello della linea M5 al fine di risolvere le interferenze tra le due infrastrutture.

15) Il mantenimento dei livelli di vibrazioni non superiori a quelli stimati dovrà essere assicurato anche mediante opportune indicazioni da inserire come obblighi nei capitolati delle eventuali gare che dovessero essere predisposte per individuare il soggetto gestore, così da evitare, che fenomeni di degrado ed usura comportino incrementi dei livelli di vibrazioni che provochino disturbo.

16) Prima dell'entrata in esercizio della linea, dovrà essere predisposto il programma di monitoraggio post operam delle vibrazioni, secondo specifiche modalità da concordarsi con ARPA. Si ravvisa l'utilità che tale programma di monitoraggio post operam sia definito nel dettaglio utilizzando anche l'informazione ottenuta dai rilievi di vibrazioni previsti dopo la realizzazione delle gallerie e prima della posa dell'armamento per la verifica delle modellizzazioni previsionali dei livelli di vibrazioni.

17) Dovrà essere predisposta e inviata ad ARPA, al termine del monitoraggio, una relazione sugli esiti del medesimo riportante i livelli di vibrazioni rilevati e le valutazioni circa la compatibilità di questi con la sensibilità dei recettori.

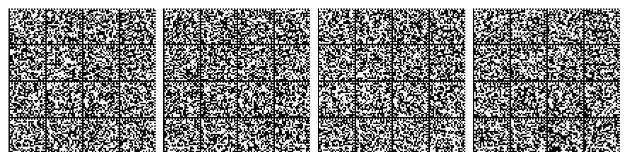
18) Dovranno essere effettuati i rilievi fonometrici post operam per il collaudo al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia delle misure mitigative. La localizzazione e le modalità dei rilievi medesimi dovranno essere adeguati a tale finalità. L'individuazione dei punti e delle modalità per i rilievi fonometrici post operam dovrà essere sottoposta alla valutazione di ARPA e del Comune di Milano. Dovrà essere prodotta ed inviata ad ARPA ed al Comune di Milano una relazione sull'esito dei rilievi fonometrici, riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione che risultassero, a seguito delle misure, necessari e dei tempi della loro attuazione.

19) Alla luce dei risultati dell'analisi idrogeologica dovranno essere adottate tutte le misure necessarie a garantire condizioni di sicurezza per le captazioni idropotabili e la tutela dello stato quali-quantitativo della falda.

20) Nel caso in cui le zone di rispetto dei pozzi pubblici appartenenti alla centrale dell'acquedotto di zona Tre Torri/Portello siano interessate dal tracciato, dovrà essere esteso anche a tali opere di captazione il recepimento di quanto disposto dalla DGR 10/04/2003 n. VII/12693.

21) Dovrà essere effettuato il controllo e monitoraggio delle acque di falda in modo da verificare l'eventuale presenza di sostanze utilizzate nelle varie fasi di lavorazione, con particolare riferimento agli ambiti in cui il tracciato interferisce con le fasce di rispetto dei pozzi pubblici e privati.

22) Relativamente all'elenco dei parametri monitorati, dovrà aggiungersi il parametro "idrocarburi disciolti". Tale elenco potrà essere integrato in fase esecutiva sulla base delle specifiche dei materiali che saranno utilizzati per perforazioni, pali di consolidamento ecc.



23) Dovrà redigersi l'elenco dei piezometri (completo di codice SIF, coordinate geografiche e caratteristiche tecniche) che costituiranno la rete di monitoraggio, scelti secondo i seguenti criteri:

- previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico per ogni cantiere e per ogni stazione a cielo aperto. Nel caso in cui presso tali aree esistano pozzi a scopo potabile o per produzione alimentare fenestrati in corrispondenza della prima falda acquifera occorrerà individuare un terzo piezometro tra l'opera e detti pozzi;
- previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico lungo la tratta ad intervalli di circa 1 km.

24) Dovrà effettuarsi un monitoraggio ante operam che definisca la qualità delle acque sotterranee di riferimento.

25) Dovranno individuarsi i valori soglia di allarme e azioni conseguenti, onde evitare il raggiungimento di superamenti dei limiti di legge.

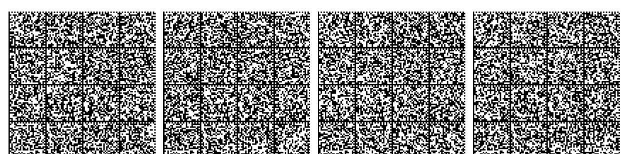
26) Il Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d'opera dovrà riservare particolare attenzione ai livelli di concentrazione del particolato.

27) Per quanto riguarda la fase di cantiere, che è peraltro la fase critica dal punto di vista degli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà presentare, anche in una fase successiva a quella attuale, ma comunque precedente all'avvio dei lavori, un piano di monitoraggio che comprenda almeno:

- l'individuazione delle aree interessate dall'attività di cantiere;
- l'individuazione di recettori sensibili nelle suddette aree;
- un'analisi delle fonti di emissione presenti (lavorazioni impattanti, mezzi di trasporto e di cantiere, movimentazione di materiali, ecc.) con loro localizzazione e, quando pertinente, caratterizzazione ;
- cronoprogramma delle attività di cantiere;
- individuazione degli inquinanti da monitorare (certamente il particolato aerodisperso come PM10 e PTS, ma eventualmente anche IPA e NOx);
- definizione della durata delle misure, sufficiente a dare significatività ai dati raccolti;
- individuazione dei siti di misura;
- definizione dei metodi e strumenti di misura e, eventualmente, di analisi.

Dovranno anche essere chiaramente definite le procedure e le modalità di gestione che saranno messe in atto al fine di limitare al massimo la dispersione degli inquinanti emessi e quindi l'impatto delle aree e attività di cantiere sulle zone circostanti.

Il suddetto piano dovrà essere sottoposto ad ARPA e i risultati del monitoraggio di volta in volta presentati e discussi nell'opportuna sede per una loro valutazione.



28) In caso di attraversamento di aree contaminate con l'opera in progetto, dovranno essere attivate le procedure previste dalla norma ed effettuate specifiche verifiche che prevedano la caratterizzazione delle terre scavate in relazione alla destinazione finale delle medesime (riutilizzo o discarica).

29) Nel caso in cui parte dei quantitativi di terre da scavo trovassero diversa destinazione dal conferimento in discarica, sarà necessario presentare il progetto scavi ai sensi dell'art. 186 del D.lgs 4/2008, nel quale venga specificata la presenza dei requisiti di tale materiale per la destinazione prescelta, prevedendo quindi un piano di caratterizzazione qualitativa del medesimo con indicazione delle metodiche analitiche e delle modalità di campionamento (almeno 1 campione ogni 1000 me) come da norme UNI 10082.

30) Per il riutilizzo in altro sito ed in particolare per ripristini ambientali in ambiti di cava, il materiale dovrà avere una concentrazione di contaminanti inferiore alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e smi e soddisfare altresì i requisiti previsti dalla lettera f) dell'art. 186 del D.Lgs. n. 04/08 e dall'art. 5 del DM n. 5/2/98 così come modificato dal DM n. 186/2008 e dall'art. 8-ter della L. 13/2008 di conversione in legge del D.L. n. 208/2008. In sostanza le terre da scavo devono, oltre a possedere i requisiti di cui all'art. 186 sopra citato, non costituire peggioramento per il sito di destinazione che dovrà essere caratterizzato a tale fine.

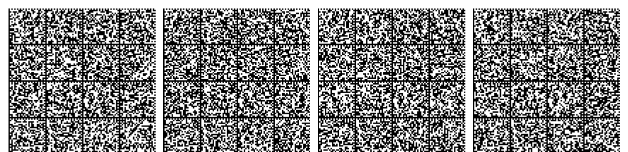
31) Si dovrà procedere ad una caratterizzazione preliminare del terreno di imposta del cantiere, previo l'eventuale scotico del suolo o del primo strato di riporto.

32) Dovrà dettagliarsi la gestione dei materiali di scotico, anche alla luce di un eventuale loro riutilizzo in fase di ripristino dell'area.

33) Dovrà essere garantita l'osservanza delle prescrizioni già formulate dal Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, sul progetto preliminare e da attribuirsi alle successive fasi di progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera.

34) Si richiede infine che il Comune di Milano attivi il tavolo di confronto con la Regione, la Provincia e gli altri soggetti interessati che dovrà accompagnare le prossime fasi di progettazione e realizzazione dell'intervento, tavolo finalizzato alla gestione coordinata degli impatti, legati in particolare alla fase di cantiere, e delle eventuali emergenze che ne derivassero.

35) L'interferenza delle opere in oggetto con le linee tranviarie di superficie, richiederanno adeguata assistenza per disalimentazioni, per l'eventuale spostamento degli impianti a trazione elettrica, dei pali di sostegno e dell'armamento. Pertanto dovranno essere concordate le azioni più opportune al fine di garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto, tranne nei casi in cui è prevista l'interruzione dell'esercizio tranviario con deviazione provvisoria della linea su percorso alternativo. Per quanto riguarda le problematiche relative alla disalimentazione e messa in sicurezza delle linee aeree di contatto e cavi a 600Vc.c., propedeutiche ai lavori che verranno eseguiti, l'ATM fornirà adeguata



assistenza. Inoltre in caso di esecuzione dei lavori da parte di ATM con proprie maestranze o proprie ditte, si prescrive adeguato coordinamento con i soggetti interessati ai lavori.

36) Per quanto riguarda gli scavi superficiali che richiedono la deviazione provvisoria delle linee tranviarie e l'istituzione di servizi automobilistici sostitutivi, anche i costi di gestione delle deviazioni dovranno rientrare nel finanziamento complessivo della linea M5.

37) La soluzione delle interferenze con le reti esistenti dovrà comunque garantire la funzionalità delle stesse e rispettare gli standard del S.I.I. quanto a dimensioni e caratteristiche dei materiali; il dettaglio delle risoluzioni dovrà essere definito con i tecnici delle due aree (Acquedotto e Acque Reflue) e tradotto in un progetto esecutivo. Rimane inteso che gli oneri relativi alla risoluzione delle suddette interferenze saranno a carico dell'intervento.

38) Per quanto concerne i pozzi di emungimento dovrà essere garantita la situazione di assoluta non interferenza con le opere in progetto. In particolare si evidenzia che dovrà essere rispettata la zona di tutela assoluta avente raggio pari a 10 metri dall'asse del pozzo e non dovranno essere utilizzate, durante l'esecuzione dei lavori, sostanze che possano procurare inquinamento alla falda acquifera.

39) L'interferenza Stazione Ferroviaria delle FNM - Stazione FNM di M5, dovrà ottenere le autorizzazioni di cui al D.P.R. 753/80 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", e dovrà essere disciplinata da apposita convenzione da sottoscriversi con FERROVIENORD.

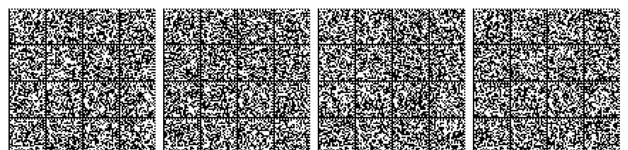
40) I successivi gradi di progettazione dell'interferenza Stazione Ferroviaria delle FNM -Stazione FNM di M5, dovranno approfondire sia le modalità realizzative, con riferimento alla fase di demolizione delle paratie, sia il funzionamento a regime della stessa (vibrazioni, ecc.).

41) L'uso e la manutenzione della prevista area di interscambio antistante il fabbricato di stazione di FERROVIENORD, comprensiva di opere civili ed attrezzaggi tecnologici, dovranno essere specificatamente regolamentati con apposita convenzione.

42) Considerata la presenza di sottoservizi di Rai Way SpA, consistenti in cavi in rame e ottici che potrebbero risultare interferiti nel corso dei lavori di scavo e costruzione dovranno essere previste tutte le necessarie attività di coordinamento prima, durante e fino alla conclusione dei lavori.

43) La definizione dei rapporti tecnico - economici tra Snam Rete Gas e il Soggetto Aggiudicatore, verranno regolamentati mediante un apposito atto, che possa esaustivamente prevedere, esaminare e risolvere la complessità delle problematiche esistenti. Inoltre, essendo i metanodotti interferenti con i lavori, in pressione ed esercizio, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di Snam Rete Gas SpA.

44) Lavori di spostamento "dei cavi TLC dovranno inoltre necessariamente tenere conto di esigenze irrinunciabili di continuità del servizio e di esercibilità degli stessi; pertanto sia in sede di cantiere che ad opere ultimate nella sede definitiva,



gli adempimenti relativi alla assegnazione di eventuali nuove sedi di posa, che coinvolgano gli Enti proprietari di queste ultime (ad es. Comuni, Province, Privati, ecc.), dovranno essere coordinati dalla Società responsabile della realizzazione dell'opera in oggetto.

45) Gli oneri derivanti dai lavori di spostamento ed adeguamento degli impianti di TLC, in relazione alla costruzione della nuova opera, ricadranno sull'Ente cui competono le opere che ne motivano la necessità.

46) Relativamente alle interferenze con la rete gas A2A si prescrive quanto.segue:

Tavola AM-0276-01 via Harar: l'interferenza della tubazione esistente DN 1000 di 4^A specie (MP) in via Harar con la nuova stazione, dovrà essere risolta senza prevedere interventi di modifica sulla rete esistente, in quanto si tratta di una tubazione di primaria importanza per la distribuzione gas cittadina.

Tavola AM-0287-01 *piazza* Gerusalemme: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) non è stata riportata sulla tavola che interferisce con le opere previste in progetto.

Tavola AM-0288-01 via Cenisio / via Monviso: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) non è stata riportata sulla tavola che interferisce con le opere previste in progetto.

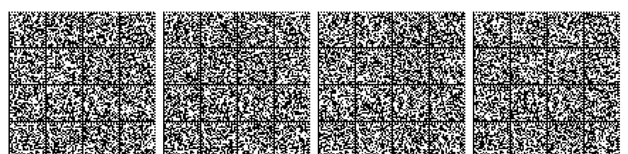
Tavola AM-0293-01 via Gavirate: l'interferenza della tubazione esistente DN 500 di 4^A specie (MP) in via Gavirate con il manufatto previsto in progetto, dovrà essere risolta senza prevedere interventi di modifica sulla rete esistente, in quanto si tratta di una tubazione di primaria importanza per la distribuzione gas cittadina.

Tavola AM-0297-01 via Induco: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) a circa metri 7,40 dai fabbricati lato civici pari non è stata riportata sulla tavola e interferisce con le opere previste in progetto.

Prima della stesura del progetto esecutivo, i progettisti dell'opera dovranno contattare A2A Reti Gas - PRG per poter condividere le scelte progettuali al fine di risolvere le interferenze, nel rispetto delle normative vigenti.

47) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 7A specie (BP):

- distare almeno m 1 dai fabbricati e dalle proprietà private;
- avere una profondità di posa di almeno m. 1 in sede di carreggiata e almeno m. 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m. 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distare dalle alberature almeno m 2.50;
- distare da altri sottoservizi sia in Attraversamento che in parallelismo almeno m 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo;
- non dovranno essere posate nell'ingombro planoaltimetrico dei condotti fognari e o polifore, nè sopra o sotto ad altri sottoservizi;



- dovranno risultare interrate e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas.

48) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 4A specie (MP):

- distare almeno m 2 dai fabbricati;
- avere una profondità di posa di almeno m 1 in sede di carreggiata e almeno m 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distare dalle alberature almeno m. 2.50;
- distare da altri sottoservizi non in pressione (quali fognature/polifore/cunicoli ecc.) sia in attraversamento che in parallelismo più di m. 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo altrimenti dovranno essere provviste di un controtubo che in caso di sottopasso dovrà essere prolungato di almeno m. 3 per ogni lato oltre la proiezione del servizio stesso; in caso di sovrappasso dovrà invece essere prolungato almeno m. 1 per parte;
- non dovranno essere posate nell'ingombro planoaltimetrico dei condotti fognari e o polifore, nè sopra o sotto ad altri sottoservizi;
- dovranno risultare interrate e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas;
- gli interventi di modifica delle reti dovranno essere eseguiti nel periodo estivo.



PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

49) Poiché la tratta in questione costituisce il prolungamento della tratta approvata "Garibaldi FS-Bignami", dovrà essere valutata l'opportunità di uniformare la tipologia di impianto antincendio tra le due tratte.

50) Si ritiene opportuno verificare la possibilità di utilizzare su alcune tratte l'armamento tipo Milano modificato piuttosto che quello tipo Milano massivo, di costi più elevati.

51) Per quanto concerne il costo delle attività inerenti il project financing, sono confermate le osservazioni del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale già formulate sul progetto definitivo del primo lotto, consistenti nella opportunità di verificare che non sussista la ripetizione di alcune spese per la stessa voce, in particolare per quanto riguarda la voce "voci generali" inserita nel gruppo relativo alle "Opere tecnologiche di sistema" e la voce "Costi di funzionamento Società di Progetto", inserita nel gruppo "Altri costi".

52) Pur condividendo le difficoltà realizzative di un collegamento diretto tra le banchine della fermata Domodossola FNM e quelle della stazione FERROVIENORD, dovute a complessità strutturali e a esigenze di minimizzazione delle interferenze con l'esercizio della ferrovia, si richiede che, nelle successive fasi progettuali, sia riconsiderata la possibilità di un collegamento diretto, almeno parziale, che favorisca la distribuzione dei flussi di passeggeri che raggiungono Milano con le linee FERROVIENORD.

53) Si raccomanda la realizzazione di un interscambio funzionale tra le diverse modalità di trasporto pubblico in corrispondenza della stazione M5 San Siro Harar - Dessié, il cui dimensionamento, per i servizi di competenza della Provincia, si quantifica in quattro stalli per autobus da 18 metri; tale interscambio è opportuno trovi collocazione congruente anche con il futuro capolinea tranviario.

54) Si raccomanda il miglioramento della sistemazione superficiale pedonale di collegamento tra le fermate (M5, tram, autobus) al fine di agevolare l'interscambio tra le modalità di trasporto;

55) Le tavole trasmesse ad ATM, relative alla sistemazione sottoservizi da n° AM-0276 a AM-0299, non riportano correttamente le interferenze, già segnalate in fase di coordinamento del progetto preliminare, con gli esistenti cavi di alimentazione filotranviaria a 600 Vcc e con i cavi di centralizzazione semaforica di ATM. In particolare si evidenzia che in alcune tavole i cavi non sono indicati nella corretta posizione, in altre non sono indicati affatto; è stato pertanto eseguito il ricoordinamento aggiornato ad oggi delle aree di intervento affinchè vengano adeguate e corrette da MM le tavole di sistemazione sottoservizi. In ogni caso si conferma la necessità di distinguere i cavi alimentati a 600 Vcc dai cavi ATM-TLC per la centralizzazione semaforica, attualmente indicati con la stessa simbologia e caratteristiche nella legenda degli elaborati progettuali suddetti. Per ciascuna



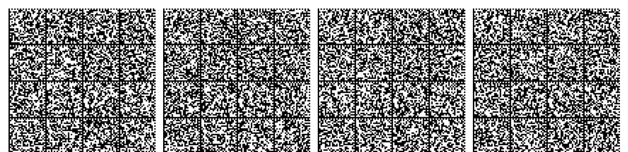
località dovranno essere concordate le azioni più opportune per lo spostamento o il sostegno dei cavi e la realizzazione delle opere civili nelle condizioni più soddisfacenti per il cantiere M5 e, allo stesso tempo, garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto tranviario.

56) Si raccomanda di valutare che, lungo tutto il percorso della tratta metropolitana linea M5, sia possibile la posa di un cavo ottico da utilizzare per future esigenze di espletamento di servizi di telecomunicazione anche e per conto del Servizio Pubblico della RAI Radiotelevisione Italiana.

57) Si raccomanda di garantire per gli impianti Telecom, razionali e irrinunciabili condizioni di funzionalità ed integrità, da considerarsi sia in fase di organizzazione dei cantieri che ad opere ultimate, laddove la rete telefonica debba essere necessariamente adeguata alla coesistenza con le opere eseguite anche al di fuori delle pertinenze squisitamente stradali.

58) Per quanto concerne l'intera nuova tratta MM5, visti anche i tempi ridottissimi (inizio cantierizzazione anno 2010, fine lavori 2014), è necessario formulare ad A2A Reti Elettriche le formali richieste di allacciamento e le informazioni sulle possibili interferenze connesse con la cantierizzazione dell'intera nuova tratta metropolitana.

59) Si raccomanda che in presenza di sottoservizi inerenti gli impianti d'illuminazione pubblica, è opportuno che il Soggetto Aggiudicatore si coordini con A2A Reti Elettriche, in modo da programmare per tempo gli adeguamenti in funzione delle varie fasi cantieristiche e della sistemazione definitiva dell'area.



ALLEGATO *2*

PARTE 1^ – INTERFERENZE

N. ELABORATO	TITOLO
CANTIERIZZAZIONE	
AM – 0151	Cantiere principale – Campo base e logistica TBM
AM – 0152	San Siro- Esquilino-Segesta-Deviazioni di traffico principali
AM – 0153 (2 fogli)	Stazione San Siro- fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0154	Stazione San Siro- Trotter - fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0155	Stazione Segesta – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0156	Stazione Lotto – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0157	Stazione Portello – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0158	Domodossola-Gerusalemme-Cenisio-Deviazioni di traffico principali
AM – 0159	Stazione Domodossola FNM – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0160	Stazione Gerusalemme – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0161	Stazione Cenisio – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0162 (2 fogli)	Stazione Monumentale– fasi di lavoro e viabilità provvisoria
SOTTOSERVIZI – VIABILITA' – SISTEMAZIONI SUPERFICIALI: DISEGNI TIPO	
AM – 0660	Fognature-Disegno tipo- Condotti e camerette
AM – 0661	Polifore-Disegno tipo- Polifore per cavidotti



AM – 0662	Pavimentazioni-Disegno tipo- Struttura del corpo stradale
AM – 0663	Cordonature-Disegno tipo-Cordoni in pietra naturale
AM – 0664	Drenaggio stradale-Disegno tipo- Pozzetto con caditoia a griglia
AM – 0665	Drenaggio stradale-Disegno tipo- Pozzetto con caditoia a bocca di lupo- Sol. Con pozzetto da marciapiede e da carreggiata
AM – 0666	Arredi-Disegno tipo-Dissuasore per aree pedonali
AM – 0667	Arredi-Disegno tipo-Archetto per biciclette
AM – 0668	Verde- Disegno tipo-Protezione alberi in ambito di cantiere
SISTEMAZIONE SOTTOSERVIZI	
AM – 0276	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via Novara a Via Pinerolo
AM – 0277	Sistemazione sottoservizi- Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via Pinerolo a Via F.
AM – 0278	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via F. Tesio a Via San Giusto – 1^ parte parte
AM – 0279	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via F. Tesio a Via San Giusto – 2^ parte parte
AM – 0280	Sistemazione sottoservizi - Stazione San Siro Trotter Via dei Rospigliosi- Da Via degli Aldobrandini a Via dei Sagredo
AM – 0281	Sistemazione sottoservizi - Stazione Segesta Piazza Segesta
AM – 0282	Sistemazione sottoservizi - Stazione Lotto Piazzale Lotto
AM – 0283	Sistemazione sottoservizi - Stazione Portello Viale Scarampo da Via P.Uccello a Via G. Silva
AM – 0286	Sistemazione sottoservizi – Stazione Domodossola Via Domodossola dalla Stazione FNM a Corso Sempione
AM – 0287	Sistemazione sottoservizi – Stazione Gerusalemme Piazza Gerusalemme
AM - 0288	Sistemazione sottoservizi – Stazione Cenisio Via Cenisio dal civico 9 a Piazza Coriolano
AM – 0289	Sistemazione sottoservizi – Stazione Monumentale Piazzale del Cimitero Monumentale – 2^ parte



AM – 0290	Sistemazione sottoservizi – Stazione Monumentale Piazzale del Cimitero Monumentale – 1^ parte
AM – 0291	Sistemazione sottoservizi – manufatto Axum Piazzale Axum
AM – 0292	Sistemazione sottoservizi – manufatto Esquilino Piazza Esquilino
AM – 0293	Sistemazione sottoservizi – manufatto Gavirate Via Gavirate
AM – 0294	Sistemazione sottoservizi – manufatto Vigliani Via P. O. Vigliani
AM – 0297	Sistemazione sottoservizi – manufatto Fratelli Induno Via Fratelli Induno
AM – 0298	Sistemazione sottoservizi – SSE Coriolano Piazza Coriolano
AM – 0299	Sistemazione sottoservizi – manufatto Carminati & Toselli Via L. Nono
VIABILITA' – SISTEMAZIONI SUPERFICIALI – VERDE	
AM – 0012	Relazione agronomica
STAZIONE SAN SIRO HARAR – DESSIE'	
AM – 0226	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Asta di manovra – Stazione San Siro Harar – Dessié – P.C. Harar
AM – 0671	Viabilità e sistemazioni superficiali – Asta di manovra – Stazione San Siro Harar – Dessié – configurazione di progetto
STAZIONE SAN SIRO TROTTER	
AM – 0227	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione San Siro Trotter
AM – 0672	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione San Siro Trotter - configurazione di progetto
STAZIONE SEGESTA	
AM – 0228	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Segesta
AM – 0235	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – relazione tecnica descrittiva
AM - 0236	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – estratto P.R.G. – rilievo dello stato dei luoghi
AM – 0237	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – master plan e assetto paesaggistico



AM – 0238	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria generale e sezioni d'insieme
AM – 0239	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria piano suolo e riporti
AM - 0240	Ricostituzione aree verdi –Piazzale Segesta – planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM – 0241	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria impianto d'irrigazione e drenaggio
AM – 0242	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione pubblicitaria
AM – 0244 (15 fogli)	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – elenco dettagli
STAZIONE LOTTO	
AM – 0229	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Lotto
AM – 0245	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – relazione tecnica descrittiva
AM – 0246	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – estratto P.R.G. – rilievo dello stato dei luoghi
AM – 0247	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – master plan e assetto paesaggistico
AM – 0248	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria generale e sezioni d'insieme
AM – 0249	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria piano suolo e riporti
AM – 0250	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM – 0251	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria impianto d'irrigazione e drenaggio
AM – 0252	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Lotto – planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione pubblicitaria
AM – 0254 (14 fogli)	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Lotto – elenco dettagli



STAZIONE PORTELLO	
AM – 0230	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Portello
AM – 0675	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Portello – configurazione di progetto
STAZIONE DOMODOSSOLA FNM	
AM-0231	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni Stazione Domodossola FNM
AM-0676	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Domodossola FNM- Configurazione di progetto - Planimetria
AM- 0677	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Domodossola FNM- Configurazione di progetto- Sezioni
AM-0255	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola-Relazione tecnica descrittiva
AM-0256	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola-Estratto P.R.G.-rilievo dello stato dei luoghi
AM-0257	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Master plan e assetto paesaggistico
AM-0258 (2 fogli)	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola – Planimetria generale e sezioni d'insieme
AM-0259	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola– Planimetria piano suolo e riporti
AM- 0260	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola– Planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM- 0261	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Planimetria impianto di irrigazione e drenaggio
AM- 0262	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Planimetria opere di arredo,
AM- 0264 (9 fogli)	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Elenco dettagli
STAZIONE GERUSALEMME	
AM-0232	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Gerusalemme
AM-0678	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Gerusalemme- Configurazione di progetto



STAZIONE CENISIO	
AM-0679	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Cenisio-Configurazione di progetto
STAZIONE MONUMENTALE	
AM-0233	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Monumentale
AM-0265	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Relazione tecnica descrittiva
AM-0266	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Estratto P.R.G.- rilievo dello stato dei luoghi
AM-0267	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Master plan e assetto paesaggistico
AM-0268	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Planimetria generale e sezioni d'insieme
AM-0269	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Planimetria piano suolo e riporti
AM-0270	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di
AM-0271	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Planimetria impianto di irrigazione e drenaggio
AM-0272	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale-Planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione
AM-0274 (11 fogli)	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- elenco dettagli



PARTE 2^ – ESPROPRI

AM-0091	Piano particolareggiato di esproprio –– Quadro d'unione
AM-0092	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 1/8
AM-0093	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 2/8
AM-0094	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 3/8
AM-0095	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 4/8
AM-0096	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 5/8
AM-0097	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 6/8
AM-0098	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 7/8
AM-0099	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 8/8
AM-0100	Piano particolareggiato di esproprio – Elenco particellare



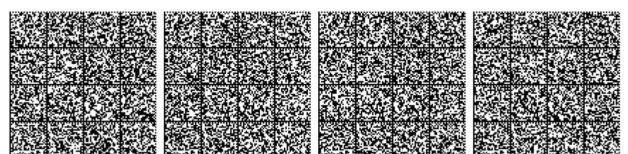
ALLEGATO *3*

Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, Comune e concessionario

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, del concessionario, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta della esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e concessionario – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;



- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A05364

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G003065/001) Roma, 2010 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.



MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sul sito www.ipzs.it, al collegamento rete di vendita (situato sul lato destro della pagina).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.



GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2010 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€	**438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€	**239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:			
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€	**309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€	**167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€	**68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€	**43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:			
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€	**168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€	**91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€	**65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€	**40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€	**167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€	**90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€	**819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€	**431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€	**682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€	**357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2010.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

(di cui spese di spedizione € 127,00)	- annuale	€	**295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,20)	- semestrale	€	**162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,40)	- annuale	€	**85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60)	- semestrale	€	**53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€	**190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€	**180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.





€ 4,00

